



Résumé d'entrevue : John Ossowski, Ted Gallivan, Scott Harris, Christine Durocher, Agence des services frontaliers du Canada

Veuillez noter que ce résumé d'entrevue doit être lu en parallèle avec : le rapport institutionnel de l'Agence des services frontaliers du Canada (« **ASFC** »); le résumé du témoignage de Nina Patel (directrice générale régionale pour la région du Pacifique); le résumé du témoignage de Lynne Lamarche (directrice de la Division de l'orientation opérationnelle); et le résumé du témoignage de Brad Wozny (directeur général régional pour la région des Prairies).

Les témoins ont été interviewés par Shantona Chaudhury, John Mather et Alexandra Heine le 24 août 2022. Toute question au sujet de ce résumé doit être adressée à M^{me} Heine.

Les mots ajoutés entre crochets [...] sont des notes explicatives fournies par l'avocat de la Commission pour faciliter la compréhension du texte.

Contexte

L'ASFC est chargée de fournir des services frontaliers intégrés qui viennent appuyer les priorités établies en matière de sécurité nationale et de sécurité publique et qui facilitent la libre circulation des personnes et des marchandises aux frontières internationales. L'ASFC exploite des ports d'entrée (« **PDE** ») dans tout le pays.

Quatre hauts fonctionnaires de l'ASFC ont participé à l'entrevue : John Ossowski, Ted Gallivan, Scott Harris et Christine Durocher.

M. Ossowski était président de l'ASFC au moment de la manifestation du Convoi de la liberté (« **Convoi** ») en janvier et février 2022. À ce titre, M. Ossowski était le numéro un de l'organisation. Il relevait du Cabinet et, plus précisément, du ministre de la Sécurité publique, Marco Mendicino. Pendant toute la durée du Convoi, M. Ossowski a été en contact avec le ministre Mendicino tous les jours ou presque, par SMS ou par courriel. Il a aussi assisté à des réunions du comité des sous-ministres sur la coordination opérationnelle (« **DMOC** ») et à certaines réunions du Groupe d'intervention (« **IRG** »).

M. Gallivan est premier vice-président de l'ASFC et c'était le poste qu'il occupait à l'époque du Convoi. À ce titre, M. Gallivan était le numéro deux de l'organisation, et il a remplacé M. Ossowski à plusieurs rencontres, notamment à des réunions du DMOC et de l'IRG. Il était aussi responsable des régions de l'ASFC et était en contact régulier avec leurs dirigeants.

M. Harris était vice-président du renseignement et de l'exécution de la loi à l'époque du Convoi. À ce titre, sa tâche principale était de s'assurer que le service du renseignement de l'ASFC fonctionnait avec le maximum d'efficacité. M. Harris a aussi assisté à des réunions du comité des sous-ministres adjoints sur les opérations de sécurité nationale (« **ADM NS OPS** »). À l'occasion de ces réunions, il a transmis certaines informations que détenait l'ASFC, mais l'ASFC n'a pas créé de mécanisme de rapports spécial pour



transmettre systématiquement des renseignements sur le Convoi aux réunions de l'ADM NS OPS. Ce comité s'est réuni deux à trois fois par semaine pour coordonner et échanger des informations.

M^{me} Durocher est directrice générale régionale de la région Ontario Sud (« **SOR** ») de l'ASFC [cette région englobe les ponts et les tunnels situés à l'ouest de Toronto, y compris le pont Ambassador, le pont Blue Water et le pont Peace]. Elle occupait ce poste à l'époque du Convoi de la liberté. À ce titre, elle avait la responsabilité des opérations quotidiennes des PDE de la SOR et des 1 600 employés qui travaillent dans cette région.

Riposte face au Convoi

M. Ossowski a expliqué que des protestations sporadiques comme des ralentissements de la circulation (opérations escargots) ont commencé à se produire dans les PDE de l'ASFC et alentour, ainsi que le long des axes commerciaux, après le 15 janvier, date d'expiration de certaines dispositions du décret qui, jusque-là, autorisaient les camionneurs étrangers non vaccinés à entrer au Canada. À partir de ce jour-là, les camionneurs canadiens non vaccinés qui entraient au Canada ont été obligés de passer des tests et de respecter les conditions de quarantaine dont ils étaient exemptés auparavant. La première opération escargot s'est produite le 17 janvier, près du PDE d'Emerson au Manitoba.

Quand les manifestations se sont intensifiées, l'ASFC a décidé d'accroître son degré de préparation. L'un de ses principaux soucis était la santé et la sécurité du personnel. Des agents des services frontaliers (« **ASF** ») et d'autres employés avaient commencé à recevoir des menaces dans les PDE et sur les médias sociaux. L'ASFC se préoccupait également de la sécurité physique des PDE.

Pour répondre à l'intensification des manifestations, Daniel Badour [directeur général intérimaire, Direction générale des conseils et soutiens aux voyageurs] et Denis Vinette [vice-président de la Direction des voyageurs] ont élaboré un plan d'urgence¹.

Le plan d'urgence donnait une description très détaillée de la situation opérationnelle de l'ASFC face au Convoi, et présentait les mécanismes et processus appropriés pour bien appréhender la situation. Il a été mis en place le 28 janvier 2022.

De plus, l'ASFC a mis en œuvre différentes mesures dites de renforcement pour sécuriser les PDE, notamment l'installation de caméras de surveillance pointées vers le trafic en provenance du Canada.

Le même jour, les ASF ont reçu la consigne d'accroître leur vigilance, ce qui signifiait qu'ils devaient interroger de façon plus précise les personnes qui entraient au Canada afin de s'assurer qu'elles remplissaient toutes les conditions d'admission.

¹ ASFC – Plan d'urgence du Convoi de la liberté 2022, **PB.NSC.CAN.00009523**.



Intelligence

M. Harris a expliqué que, selon la procédure normale, l'ASFC avait le pouvoir de transmettre des informations à d'autres agences gouvernementales dans l'exécution de son mandat, et notamment d'administrer et d'appliquer des lois programmes comme la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et la *Loi sur les douanes*. Il a précisé qu'en général, le renseignement était partagé selon les besoins et selon le niveau de classification de l'information, et que l'ASFC ne le partageait qu'avec des agences du gouvernement fédéral et avec celles qui avaient un arrangement avec l'une d'elles.

M. Harris a expliqué que, pendant la durée du Convoi, l'ASFC collectait du renseignement auprès de sources ouvertes, et qu'elle le partageait avec d'autres agences gouvernementales lors des réunions de l'ADM NS OPS. Il ne pensait pas que l'ASFC ait transmis aux forces de l'ordre des renseignements particuliers ou qu'elle en ait reçu d'elles avant l'arrivée du Convoi à Ottawa; à ce moment-là, le renseignement dont disposait l'ASFC provenait essentiellement de sources ouvertes. Lorsque les manifestations se sont multipliées, l'ASFC a reçu des informations de la police locale au sujet d'opérations escargots et autres activités dans les PDE. De plus, l'ASFC a transmis à ses partenaires des informations tactiques et opérationnelles sur l'état de la situation, en se basant sur des messages affichés dans les médias sociaux et sur les activités qui se déroulaient le long des routes proches des PDE. M. Harris a également fait remarquer que, pendant le Convoi, l'ASFC n'a pas reçu de renseignement provenant des forces de l'ordre, mais que l'Agence et les forces de l'ordre se sont tenues mutuellement au courant de l'évolution de la situation.

Manifestations et barrages dans les principaux ports d'entrée

Coutts, Alberta

Renseignement relatif aux manifestants de Coutts

M. Harris a dit que c'est autour du 28 janvier que l'ASFC a appris l'existence d'une manifestation à Coutts. Des messages sur les médias sociaux ont invité les Albertains à se joindre à une opération escargot à Coutts pour protester contre ce qui s'était passé le 15 janvier, à savoir l'expiration des dispositions d'un décret qui autorisaient les camionneurs étrangers non vaccinés à entrer au Canada, et l'entrée en vigueur de tests et de quarantaines obligatoires pour les camionneurs non vaccinés, qui en étaient jusque-là exemptés. M. Harris a ajouté que, même si l'ASFC savait que les manifestants se dirigeaient vers Coutts, elle ne pensait pas qu'ils bloqueraient la route et resteraient sur place après l'arrivée du convoi lent le 29 janvier.

Impact de la manifestation et du barrage sur les opérations du PDE de Coutts

M^{me} Durocher a expliqué que l'ASFC distingue trois catégories d'événements qui ont un impact sur les opérations des PDE :



1. Une **perturbation du service** se produit lorsqu'un événement externe perturbe les opérations d'un PDE, mais les services frontaliers continuent d'être fournis. Par exemple, un événement qui ralentit ou bloque le trafic est une perturbation du service.
2. Une **suspension du service** se produit lorsque l'ASFC décide d'interrompre temporairement les services frontaliers.
3. Une **fermeture de la frontière** se produit lorsque l'ASFC ferme complètement un PDE pour une durée indéterminée. Comme l'a dit M. Gallivan, les fermetures de la frontière se produisent très rarement.

Selon M. Ossowski, le PDE de Coutts a commencé à connaître des perturbations de service à partir du 29 janvier. Par exemple, juste après l'arrivée des manifestants le 29 janvier, un grand nombre de véhicules commerciaux en direction du Canada ont été immobilisés parce que les terrains de stationnement du PDE étaient complets et que l'autoroute était bloquée. Il a fallu plusieurs jours pour faire partir ces véhicules. L'ASFC a dû s'arranger avec le CBP américain pour obliger ces véhicules à faire marche arrière, contourner le PDE de Coutts et entrer au Canada par d'autres PDE alentour.

M. Ossowski a ajouté que le PDE de Coutts avait aussi été affecté par une suspension de service à partir du 11 février, suite à la demande de Curtis Zablocki [sous commissaire, Division K de la Gendarmerie royale du Canada (« GRC »), adressée à Brad Wozny, de fermer le PDE de Coutts à tous les véhicules allant vers le nord². Cette demande a été transmise au ministre Mendicino, qui l'a approuvée le 12 février³. Le service a repris au PDE de Coutts le 15 février, après la dispersion de la manifestation.

Même si la suspension de service n'a duré que quatre jours, M. Ossowski a dit qu'à toutes fins pratiques, le PDE avait été inopérant pendant tous les événements de Coutts, du 29 janvier au 15 février. Il a expliqué que, déjà avant la suspension du service, très peu de véhicules passaient par le PDE étant donné que l'ASFC avait mis en garde les automobilistes de ne pas passer par le PDE de Coutts.

M. Ossowski a ajouté qu'à cause des perturbations et des suspensions de service, les véhicules commerciaux qui arrivaient à la frontière canado-américaine étaient détournés vers d'autres PDE alentour. M. Gallivan a précisé que ce n'était pas chose facile parce que Coutts est le seul PDE en Alberta à pouvoir accueillir des véhicules commerciaux. Il a la capacité d'inspecter un grand nombre de véhicules commerciaux, y compris des véhicules transportant du bétail. Il y a très peu de PDE dans les alentours qui soient capables d'accueillir des véhicules commerciaux [c'est le cas des PDE de Del Bonita et de Carway], mais leur capacité d'accueil est limitée. Selon M. Gallivan, les autres PDE n'ont pas les infrastructures nécessaires pour accueillir autant de véhicules que Coutts et, généralement, ils n'ont pas le personnel qualifié pour inspecter des véhicules commerciaux, ce qui s'est traduit par de longs délais d'attente et des embouteillages à la

² Lettre de Curtis Zablocki à Brad Wozny, 11 février, **PB.CAN.00000007**.

³ Courriels de John Ossowski au ministre Mendicino, 12 février, **PB.CAN.00000008**.



frontière. Il a ajouté que les autres PDE n'avaient généralement pas d'inspecteur du bétail sur place. Il s'est souvenu que l'ASFC avait dû négocier avec Agriculture Canada pour en faire venir un. Enfin, M. Gallivan a fait remarquer que le détournement des véhicules commerciaux rallongeait de deux à quatre heures la durée du voyage pour les automobilistes.

Rôle dans la fourniture de dépanneuses

La GRC ne pouvait pas faire remorquer les véhicules qui bloquaient le PDE de Coutts parce que les dépanneurs albertains refusaient de lui prêter main-forte. MM. Ossowski et Gallivan ont expliqué que, si la GRC avait pu faire venir des dépanneuses des États-Unis, l'ASFC aurait été prête à travailler avec les douanes américaines (« **US CBP** ») pour faciliter l'entrée au Canada des dépanneuses américaines, en leur disant à l'avance si elles étaient susceptibles d'avoir des difficultés pour entrer sur le sol canadien³. [L'ASFC a un arrangement avec l'US CBP pour la fourniture de véhicules d'urgence aux PDE situés le long de la frontière canado-américaine.]

Aucun des participants à l'entrevue ne s'est souvenu si la GRC ou le gouvernement de l'Alberta avait accepté la proposition de l'ASFC. Selon eux, il n'appartenait pas à l'ASFC de prendre unilatéralement la décision de fournir des dépanneuses, et l'ASFC n'a communiqué avec personne au Montana pour faire venir des dépanneuses à Coutts.

Rôle dans les activités de maintien de l'ordre et connaissance de celles-ci

MM. Ossowski, Gallivan et Harris ont insisté sur le fait que l'ASFC n'avait pas participé aux opérations policières et n'avait eu aucune interaction avec les manifestants. L'ASFC n'a aucun pouvoir de maintien de l'ordre en dehors du PDE, et les manifestants n'étaient pas dans l'enceinte du PDE. L'ASFC savait seulement qu'il y avait deux groupes de manifestants : un petit groupe situé à environ 1 km au nord du PDE, sur l'autoroute 4, dans le village de Coutts, et un autre, beaucoup plus important, situé à environ 18 km du PDE, sur la route 4, à Milk River. La GRC étant l'autorité policière compétente, elle avait la responsabilité d'interagir avec les manifestants et de maintenir l'ordre, et c'est dans cette optique qu'elle a établi un centre de commandement au PDE de Coutts.

MM. Gallivan et Harris ont précisé que, même si le centre de commandement de la GRC était situé au PDE, l'ASFC n'a pas participé aux décisions tactiques ou opérationnelles de la GRC et qu'elle n'en a pas été informée. Les contacts avec la GRC se limitaient à des points de situation quotidiens, pour mieux comprendre la situation, et chaque fois qu'il était question, dans les documents de l'ASFC, de rencontres opérationnelles entre l'ASFC et la GRC à Coutts pour discuter de questions opérationnelles, c'était de ces points de situation quotidiens qu'il s'agissait⁴. Par exemple, l'ASFC n'a pas été informée lorsque des personnes ont été arrêtées à Coutts les 13 et 14 février; elle l'a appris dans

³ ASFC, *Comptes rendus de situation sur les impacts opérationnels des obligations vaccinales contre la COVID-19*, 11 février 2022, 10 h 30 HE, **SSM.NSC.CAN.00000005**.

⁴ ASFC, *Comptes rendus de situation sur les impacts opérationnels des obligations vaccinales contre la COVID-19*, 11 février 2022, 10 h 30 HE, **SSM.NSC.CAN.00000045**.



les médias. Tout ce qu'on lui a dit, après coup, c'est que des armes avaient été confisquées et que des personnes avaient été arrêtées.

[Les membres du panel ont invité leurs intervieweurs à adresser toute question supplémentaire au sujet des manifestations au PDE de Coutts à Brad Wozny, directeur général régional pour la région des Prairies, étant donné que c'est lui qui était le principal représentant de l'ASFC dans la région des Prairies pendant toute la durée du Convoi et qu'à ce titre, c'est lui qui a dirigé la riposte de l'ASFC aux manifestations de Coutts.]

Pont Ambassador, Windsor, Ontario

Impact des manifestations et des barrages sur les opérations du PDE situé au pont Ambassador

M^{me} Durocher a expliqué qu'entre le 28 janvier et le 6 février, il y a eu beaucoup d'opérations escargots près du pont Ambassador; elle a cependant ajouté que ces événements n'avaient eu que peu d'impact sur les opérations du PDE .

M^{me} Durocher s'est souvenue que les événements qui ont eu un impact sur les opérations du PDE ont commencé dans l'après-midi du 7 février, lorsque des manifestants se sont rassemblés sur les voies d'accès et de sortie du pont Ambassador et ont bloqué la circulation. Ces manifestations ont perturbé le service au PDE du pont Ambassador. Toutefois, étant donné que le service de police compétent a réussi à négocier avec les manifestants le passage de certains véhicules, il n'y a pas eu véritablement de suspension ou de fermeture du service au PDE.

M^{me} Durocher était toutefois d'avis que, aux yeux du public, le PDE était effectivement fermé.

M^{me} Durocher a expliqué que les perturbations de service causées par les manifestants se sont traduites par le détournement vers des PDE alentour de la plupart des véhicules commerciaux et non commerciaux. Les véhicules non commerciaux et les petits véhicules commerciaux ont été détournés vers le tunnel de Windsor. Les gros véhicules commerciaux ont dû être détournés ailleurs dans la province, car les gros véhicules commerciaux ne peuvent pas passer dans le tunnel de Windsor. L'ASFC avait recommandé que ces véhicules empruntent le pont Blue Water, à Sarnia, Ontario. L'ASFC a également observé une augmentation du nombre de véhicules commerciaux qui traversaient la frontière au pont Peace et au pont Queenston, à environ quatre ou six heures du pont Ambassador. Ces PDE avaient aussi été recommandés comme une solution de repli.

M^{me} Durocher a indiqué qu'ils ont constaté une augmentation d'environ 50 % du nombre de véhicules empruntant le pont Blue Water, au moment où le service était perturbé au PDE du pont Ambassador. Elle a aussi supposé qu'un certain nombre de gros véhicules commerciaux qui ne pouvaient pas passer par le PDE du pont Ambassadeur ont préféré rebrousser chemin et ne pas entrer au Canada pendant cette période.



Le détournement des gros véhicules commerciaux a eu un impact particulier sur l'industrie automobile à Windsor. Comme l'a expliqué M^{me} Durocher, si des véhicules commerciaux à destination des usines automobiles du côté canadien voulaient passer par des PDE de repli, cela rallongeait leur trajet de plus de trois heures, alors que l'heure de livraison est un facteur important dans le secteur de la fabrication automobile. [Ce secteur applique le principe du « juste à temps » pour ses approvisionnements, de sorte que les pièces détachées sont acheminées à l'usine en fonction du calendrier de production au lieu d'être stockées dans l'inventaire de l'usine.]

M^{me} Durocher a expliqué que l'ASFC consignait le nombre de passages aux PDE dans les comptes rendus de situation du Centre national des opérations frontalières (« **CNOF** »). L'ASFC tient compte de ces données pour organiser ses opérations et ses calendriers dans une région donnée. L'examen de ces données l'a amenée à redouter ce qui se passerait si le blocage du pont Ambassador durait aussi longtemps que celui de Coutts, ou si le PDE du pont Blue Water ou un autre de l'Ontario était bloqué de la même façon que le pont Ambassador.

M^{me} Durocher a dit ignorer si c'était l'état d'urgence invoqué par le gouvernement de l'Ontario le 11 février qui avait permis de disperser les manifestants au pont Ambassador. Elle s'est cependant souvenue que les policiers ont réussi à disperser les manifestants qui bloquaient les voies d'accès et de sortie du pont dans les jours qui ont suivi, et que les services du PDE ont rouvert officiellement le 14 février, aux petites heures du matin [0 h 04].

Rôle dans la fourniture de dépanneuses

M. Gallivan et M^{me} Durocher ont expliqué que si les forces de l'ordre ou d'autres agences au Canada étaient en mesure de faire venir des dépanneuses des États-Unis, l'ASFC pouvait faciliter leur entrée en leur disant à l'avance si elles étaient susceptibles d'avoir des difficultés à la frontière. L'ASFC n'était pas elle-même en mesure de fournir des dépanneuses.

M^{me} Durocher a confirmé que des dépanneuses du Michigan sont passées par le PDE avec l'aide de l'ASFC, conformément à un accord passé entre l'ASFC et US CBP au sujet des véhicules d'urgence, mais elle ne savait pas si elles ont effectivement remorqué des véhicules de manifestants. À son avis, la police locale compétente devrait avoir cette information.

Rôle dans les activités de maintien de l'ordre et connaissance de celles-ci

M. Gallivan et M^{me} Durocher ont expliqué que c'était le service de police de Windsor (« **WPS** ») qui avait compétence sur le pont Ambassador, et que la Police provinciale de l'Ontario (« **PPO** ») lui avait prêté main-forte. Le WPS et la PPO ont établi un centre de commandement près du PDE du pont Ambassador. Le directeur de district de l'ASFC qui était responsable de Windsor, Joe McMahon, était la personne ressource pour le WPS et la PPO. Il recevait les points de situation du centre de commandement. M^{me} Durocher



a expliqué que ces points de situation se limitaient à des constats de ce qui s'était passé. L'ASFC n'était nullement informée des plans opérationnels détaillés de la police.

Pont Peace, Fort Erie, Ontario

Impact des manifestations et des barrages sur les opérations du PDE du pont Peace

Selon M^{me} Durocher, c'est le 12 février que l'ASFC a été informée que des manifestants des deux côtés de la frontière se dirigeaient vers l'esplanade du PDE du pont Peace. Certains d'entre eux étaient à pied. Ils sont entrés dans la zone commerciale du PDE et ont essayé d'avoir accès au bâtiment commercial. [Le PDE du pont Peace comprend deux secteurs : le secteur des passagers et le secteur des véhicules commerciaux.] Les manifestants n'ont pas réussi à entrer dans le bâtiment, car les agents de l'ASFC avaient verrouillé les portes.

La police régionale de Niagara (« **NRP** ») était sur place et elle a demandé aux manifestants de partir. Ces derniers se sont retranchés dans le secteur de traitement des réfugiés [qui fait partie de l'esplanade de l'ASFC]. Comme la NRP essayait de leur faire évacuer l'esplanade de l'ASFC, ils se sont retranchés sur l'autoroute Queen Elizabeth.

La majorité des manifestants ont quitté le pont Peace le 12 février. Les perturbations de service ont été minimales. Selon M^{me} Durocher, une fois que les manifestants se sont retrouvés sur l'autoroute, ils ont essayé d'entraver les voies de sortie du PDE ainsi que la circulation, ce qui a provoqué des perturbations du service. Cela a duré jusqu'au 14 février, lorsque la NRP les a dispersés. Pendant ce temps, il y a eu une autre manifestation sur le pont Peace, mais du côté américain, les 12 et 13 février. C'est aussi le 13 février que deux ressortissants étrangers ont accidentellement traversé la frontière pour entrer au Canada (ils voulaient se joindre à une manifestation du côté américain, mais s'étaient trompés de route). À la première inspection, ils n'ont déclaré aucune arme, mais à la seconde inspection, on a trouvé sur eux deux armes à poing et du gaz poivré. C'est à la seconde inspection qu'on a pu saisir les deux armes à poing et le gaz poivré, conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur les douanes*.

À part l'incident du pont Peace, les manifestants n'ont pas fait d'autres tentatives pour pénétrer de force dans un PDE de l'ASFC au Canada.

Rôle dans les activités de maintien de l'ordre et connaissance de celles-ci

La NRP est le service de police qui a compétence sur le pont Peace. La PPO lui a prêté main-forte pendant toute la durée du Convoi.

M^{me} Durocher a expliqué que les agents de l'ASFC communiquaient avec la police par l'intermédiaire du centre de commandement opérationnel que la police avait établi dans la région de Niagara. Leur objectif était d'échanger des informations et des réflexions sur les différentes responsabilités du PDE, pour mieux comprendre la situation.

Selon M^{me} Durocher, la police était mieux préparée pour la manifestation et le barrage au pont Peace parce qu'elle savait ce qui s'était passé à l'autre PDE du SOR et plus



précisément au pont Ambassador. Elle a estimé que l'approche adoptée pour maintenir l'ordre au PDE du pont Peace avait été efficace : les policiers, de concert avec les responsables du pont Peace, ont posé des glissières de béton et des barrières pour empêcher les véhicules d'avoir accès au port commercial et aux voies d'entrée et de sortie, et ils ont maintenu la fluidité de la circulation, de sorte que les manifestants n'ont pas pu arrêter leur véhicule au PDE.

Pont Blue Water, Sarnia, Ontario

Impact des manifestations et des barrages sur les opérations du PDE du pont Blue Water

M^{me} Durocher a expliqué qu'environ 5 500 à 6 000 véhicules commerciaux passent chaque jour par le PDE du pont Ambassador, le long de 15 couloirs; en comparaison, environ 2 500 à 3 000 véhicules commerciaux passent par le PDE du pont Blue Water, le long de 7 couloirs.

La capacité réduite du pont Blue Water, combinée à l'augmentation du trafic en provenance du pont Ambassador, a provoqué de longues files d'attente de véhicules commerciaux, qui s'étalaient sur 10 km de long pour entrer au Canada et sur 9 km pour entrer aux États-Unis. Pendant cette période, le nombre habituel de véhicules commerciaux (à l'intérieur du SOR) n'a pas pu traverser la frontière, et il a fallu faire venir du personnel supplémentaire au PDE du pont Blue Water pour faire face à l'augmentation du trafic en provenance du pont Ambassador.

M^{me} Durocher a également expliqué comment certaines activités des manifestants avaient eu un impact sur les opérations du PDE. Dans un cas, le 6 février, une opération escargot a perturbé les services du PDE du pont Blue Water. Dans un autre cas, le 8 février, un groupe de manifestants se sont rassemblés à environ 40 ou 50 km du PDE, sur l'autoroute 402, pour bloquer et perturber la circulation sur l'autoroute 402, en direction des États-Unis. La PPO a immobilisé les manifestants et a organisé une déviation d'urgence pour les camions commerciaux afin de leur permettre de poursuivre leur route.

Pacific Highway, Surrey, Colombie-Britannique

MM. Ossowski et Gallivan ont expliqué que le PDE de Surrey avait connu plusieurs perturbations du service, mais qu'elles n'étaient pas aussi graves que celles dont il a été question pour les autres PDE, parce qu'il y avait davantage de routes de repli pour les voyageurs qui voulaient avoir accès au PDE. Les manifestants ne pouvaient pas perturber le PDE en bloquant simplement la seule route d'accès, comme ce fut le cas ailleurs.

[Les membres du panel ont invité leurs intervieweurs à adresser toute question supplémentaire au sujet des manifestations au PDE de Pacific Highway à Nina Patel, directrice générale régionale de la région du Pacifique, car c'est elle qui a dirigé la riposte de l'ASFC aux manifestations qui ont eu lieu au PDE de Pacific Highway.]



Emerson, Manitoba

Selon MM. Ossowski et Gallivan, les manifestations au PDE d'Emerson ont commencé le 17 janvier par une opération escargot. Elles se sont ensuite intensifiées jusqu'en février, causant des perturbations de services dans le PDE. Ces perturbations ont été assez nombreuses pour que l'ASFC recommande aux véhicules commerciaux qui voulaient passer par le PDE d'Emerson de prendre un autre itinéraire et de passer par un autre PDE.

Comme pour les autres PDE, l'ASFC n'a pas participé à des interventions ou des interactions de la police avec les manifestants. Chaque fois qu'il a été question, dans les documents de l'ASFC, de rencontres opérationnelles entre l'ASFC et la GRC à Emerson pour discuter de questions opérationnelles, c'était des points de situation quotidiens qu'il s'agissait⁵.

Interactions avec le service américain des douanes et de protection des frontières (US CPB)

Au niveau opérationnel, les hauts responsables de l'ASFC avaient des interactions quotidiennes avec leurs homologues de l'US CPB, avec lesquels ils échangeaient des informations sur les défis opérationnels soulevés par le Convoi. M. Ossowski a également rencontré le chef de l'US CPB pour échanger des informations afin de mieux appréhender la situation.

Évaluation des menaces aux personnels des ports d'entrée et de l'ASFC

Les rapports de situation du CNOF étaient transmis à M. Ossowski pour éclairer ses décisions. À l'époque du Convoi, les rapports de situation contenaient des évaluations des risques qui indiquaient régulièrement qu'aucune menace crédible n'avait été identifiée pour aucun PDE et que, de façon générale, la menace était faible à la fois pour le personnel et les infrastructures⁶.

Quand on lui a demandé sur quelle base étaient faites les évaluations de la menace, dans les rapports de situation de l'ASFC, M. Harris a expliqué que c'était normalement l'équipe du renseignement de l'ASFC qui faisait ces évaluations en consolidant les informations recueillies auprès des PDE et des agences partenaires, et qu'elle les transmettait au CNOF pour la préparation des rapports.

⁵ ASFC - Comptes rendus de situation sur les impacts opérationnels des obligations vaccinales contre la COVID-19, 11 février 2022, 10 h 30 HE, **SSM.NSC.CAN.00000045**.

⁶ Voir ASFC - Comptes rendus de situation sur les impacts opérationnels des obligations vaccinales contre la COVID-19, 28 janvier au 14 février 2022, **PB.NSC.CAN.00000733**, **SSM.NSC.CAN.00000001 to 8** et **SSM.NSC.CAN.00000012, 17, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 32, 33, 41, 42, 45, 49, 50, 53, 68, 329**.



MM. Ossowski et Harris ont expliqué que les évaluations de l'ASFC concernaient principalement la menace sur le site des PDE. Étant donné qu'une grande partie des manifestations se déroulaient à une certaine distance des PDE, la menace pour les PDE en tant que tels était faible. M. Ossowski a ajouté que les services policiers partenaires ont peut-être tiré des conclusions différentes de leurs évaluations de la situation sur les lieux des manifestations, loin des PDE. M. Harris a dit que, dans l'esprit de l'équipe du renseignement et du CNOF, une menace identifiable ou crédible concernait davantage l'éventualité d'actes de violence au PDE, que l'impact sur le commerce et les déplacements.

M. Ossowski a expliqué que, dès le départ, les menaces de violence ont inquiété l'ASFC, mais qu'au fur et à mesure que les manifestations se poursuivaient et que les délais d'attente à la frontière s'allongeaient, celle-ci a commencé à s'inquiéter également de l'impact des manifestations sur le transport de marchandises et de passagers de chaque côté de la frontière. Il a ajouté que, étant donné que les évaluations de la menace sont des exercices subjectifs faits par des personnes qui disposent de renseignements et qui ont l'expérience nécessaire pour identifier les risques, les préoccupations de l'ASFC quant à l'impact des manifestations sur le transport des marchandises n'apparaissaient pas dans les rapports de situation quotidiens.

M. Ossowski et M^{me} Durocher ont expliqué que, dès le début des manifestations et des barrages, l'ASFC avait pris des mesures pour atténuer les risques de menaces visant les PDE. M. Gallivan a indiqué, à titre d'exemple, que l'ASFC avait acheté des caméras de vidéosurveillance pointées vers le trafic en provenance du Canada. M^{me} Durocher a ajouté que l'ASFC avait contacté la police locale pour s'assurer qu'elle était présente sur le site, et qu'elle avait vérifié auprès de l'opérateur de plusieurs ponts que l'accès public aux terrains était bloqué. Les membres du panel ont estimé que c'était grâce à ces mesures que les menaces qui pesaient sur les PDE étaient restées faibles pendant toute la durée des manifestations.

Les membres du panel ont été interrogés au sujet du rapport de situation du 14 février, 16 h HE⁷. Dans ce rapport, la phrase clé (« BLUF »), s'agissant du renseignement et du maintien de l'ordre, stipulait que « [i]l y a eu un impact opérationnel important qui risque de compromettre la sécurité économique et la prospérité du Canada ». Quand on lui a demandé pourquoi c'était la première fois qu'une telle évaluation apparaissait dans un rapport de situation, M. Ossowski a dit qu'il n'en savait rien. M^{me} Durocher était d'avis que cette évaluation avait peut-être fait l'objet d'un oubli malencontreux dans les rapports précédents. Les personnes interrogées ne savaient pas si ce changement avait un lien quelconque avec la décision du gouvernement fédéral d'invoquer la *Loi sur les mesures d'urgence*.

On a également interrogé les membres du panel au sujet d'une ligne apparaissant dans certains rapports de situation et concernant des évaluations de la menace faites par le

⁷ ASFC - Comptes rendus de situation sur les impacts opérationnels des obligations vaccinales contre la COVID-19, 14 février, 16 h HE, **SSM.NSC.CAN.00001519**.



Centre intégré d'évaluation du terrorisme (« **CIET** ») [par exemple, le 17 février à 16 h HE, le BLUF, s'agissant du renseignement et du maintien de l'ordre, indique que « le CIET évalue la menace de terrorisme pour le personnel en uniforme à un niveau moyen »⁸]. M. Harris a expliqué que le CIET fournit des évaluations de la menace générales [c'est-à-dire qui ne sont pas spécifiques à l'ASFC] et des évaluations de la menace pour tous les personnels en uniforme [comme les policiers et les agents des services frontaliers]. Et que le CIET avait sans doute collaboré avec la police pour faire, le 17 février, une telle évaluation des risques que les manifestations et les barrages représentaient pour les personnels en uniforme. Il a ajouté que l'évaluation de la menace représente le risque résiduel puisqu'elle tient compte des mesures d'atténuation qui ont été prises pour réduire le risque.

[Les membres du panel ont invité leurs intervieweurs à s'adresser à Lynne Lamarche, directrice de la Division de l'orientation opérationnelle de l'ASFC, pour toute question au sujet des comptes rendus des réunions des sous-ministres. Ces documents étaient produits par le CNOP pour M. Ossowski afin de l'informer de l'évolution de la situation et de l'aider à préparer des notes pour les réunions de ministres auxquelles il assistait. Comme dans le cas des rapports de situation, ces comptes rendus contenaient des évaluations de la menace.]

Impacts sur l'économie canadienne

M. Ossowski a expliqué que l'ASFC fournissait des données à Statistique Canada, mais qu'elle n'avait fait aucune analyse de l'impact des manifestations et des barrages sur l'économie canadienne.

M. Gallivan et M^{me} Durocher ont dit que, de leur point de vue, les manifestations et les barrages avaient eu un impact sur le secteur commercial canadien. Sur les 114 PDE qui existent au Canada, seuls 20 ou 22 sont désignés PDE commerciaux. Ces PDE sont équipés pour inspecter les véhicules commerciaux, y compris ceux qui transportent du bétail. Les PDE de repli qui ont servi à absorber le trafic pendant les manifestations n'avaient pas les infrastructures nécessaires pour inspecter un grand nombre de véhicules commerciaux, et certains d'entre eux n'avaient ni les équipements ni le personnel pour inspecter les camions transportant du bétail et des produits périssables. M. Ossowski a précisé que l'ASFC n'avait pas fait d'analyse de l'impact des manifestations sur le bétail et les produits périssables et qu'elle n'avait pas les moyens de faire quelque analyse économique que ce soit.

S'agissant des répercussions économiques du barrage du pont Ambassador, M^{me} Durocher a répété ce qu'elle avait dit au sujet de l'impact sur le secteur automobile, à savoir que des lignes de fabrication complètes avaient été fermées et que la chaîne d'approvisionnement avait été perturbée. Elle a ajouté qu'elle avait constaté que, même après la réouverture du pont, le nombre de véhicules commerciaux n'avait pas augmenté

⁸ ASFC - Comptes rendus de situation sur les impacts opérationnels des obligations vaccinales contre la COVID-19, 17 février, 16 h HE, **SSM.NSC.CAN.00000351**.



autant que ce à quoi on aurait pu s'attendre, compte tenu du nombre de véhicules qui n'avaient pas pu traverser, et que les véhicules commerciaux étaient moins nombreux que les années précédentes. Enfin, elle a insisté sur le fait que le détournement de la circulation avait amené l'ASFC à se réorganiser et à redéployer ses ressources, y compris son personnel, dans tout le sud de l'Ontario (SOR).

Invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*

Les responsables de l'ASFC, y compris M. Ossowski, n'ont joué aucun rôle dans la décision d'invoquer la *Loi sur les mesures d'urgence*.

M. Ossowski a expliqué que l'ASFC avait pris l'initiative d'évaluer les pouvoirs dont elle disposait pour faciliter la dispersion des manifestants, et qu'elle s'est alors rendu compte que les agents des services frontaliers n'avaient pas le pouvoir d'interdire l'entrée à des ressortissants étrangers au seul motif que ces derniers voulaient participer à des manifestations. Par conséquent, si un citoyen américain désireux d'entrer au Canada pour participer au Convoi de la liberté remplissait toutes les conditions d'admission et satisfaisait aux exigences sanitaires, les agents des services frontaliers n'avaient pas le pouvoir de lui interdire l'entrée au Canada. Pour M. Ossowski, c'était une lacune de la loi.

Il a ajouté que, dans la réalité, malgré cette lacune, un grand nombre de personnes qui voulaient entrer au Canada pour participer au Convoi de la liberté n'étaient pas vaccinées et qu'elles ont donc été refoulées, conformément aux décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine* qui étaient alors en vigueur.

M. Ossowski a ajouté qu'il avait signalé cette lacune au Cabinet, et que son rôle s'était limité à cela. Il a précisé que ni lui ni aucun des responsables de l'ASFC n'avait fait de suggestions quant à la façon dont la *Loi sur les mesures d'urgence* pouvait servir à combler cette lacune.

MM. Ossowski et Gallivan ont ajouté que le rôle de l'ASFC était de contribuer à la compréhension de la situation. Et que c'est dans cette optique qu'elle avait présenté des faits et des documents qui permettaient de penser qu'il y avait des menaces potentielles, dont certaines se sont concrétisées.

Pouvoirs conférés par la *Loi sur les mesures d'urgence*

Le *Règlement sur les mesures d'urgence*, qui a été pris au titre de la *Loi sur les mesures d'urgence*, donnait aux agents des services frontaliers le pouvoir d'interdire l'entrée au Canada des ressortissants étrangers qui voulaient participer à des manifestations et à des barrages, ou en faciliter l'organisation. Immédiatement après l'enregistrement du *Règlement sur les mesures d'urgence*, les agents des PDE ont été informés de l'existence de ce pouvoir⁹.

⁹ Deputy Minister Briefing Material, 16 février 2022 , **SSM.NSC.CAN.00000340**, p. 2.



Les membres du panel se sont souvenus que le pouvoir d'interdire l'entrée au Canada à des ressortissants étrangers, conformément au *Règlement sur les mesures d'urgence*, avait été invoqué par des agents de l'ASFC à au moins une occasion. Il s'agissait de deux personnes, mais ils ne se souvenaient pas exactement quand et où cela s'était produit. M^{me} Durocher a fait remarquer que le 15 ou 16 février, certaines personnes se sont vu refuser l'entrée en vertu du décret pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine* parce qu'elles n'avaient pas présenté un test PCR négatif. M. Harris a précisé que, selon la procédure, les agents passent en revue la liste des conditions d'admissibilité, et que le dernier point de cette liste consiste à déterminer si le ressortissant étranger veut entrer au Canada pour participer à une manifestation ou à un barrage, ou en faciliter l'organisation. La plupart du temps, les personnes qui voulaient participer aux manifestations ont été interdites d'entrée sur le territoire pour un autre motif, notamment parce qu'elles ne remplissaient pas les conditions du décret.

De plus, en cas de non-respect du *Règlement sur les mesures d'urgence*, l'ASFC avait le pouvoir de renvoyer des ressortissants étrangers déjà entrés au Canada, s'ils participaient à des manifestations et à des barrages. Ce pouvoir n'a cependant pas été invoqué, de sorte que des agents n'ont pas eu à faire quelque enquête que ce soit pour renvoyer des ressortissants étrangers déjà au Canada, conformément à la *Loi sur les mesures d'urgence*.